Directions for improving the position of the railway transport sector of the Republic of Azerbaijan in international comparative rankings

Kamran Abdullayev
PhD in Economics, associate Professor, leading research fellow,
Institute of Economics of ANAS, "Problems of development of the service sectors" department. Azerbaijan
E-mail: xazar_baki@mail.ru
https: // orcid.org/0000-0003-4901-4342

Abstract. The article is devoted to the issues of raising the position of the railway transport sector of the Republic of Azerbaijan on the international rating indicators. The article examines the infrastructure, density of railways, efficiency of railway services, the methodology of its determination and comparatively analyzes the position of other post-soviet space and developed countries in the international ranking, including our country. Based on the analysis, the problems hindering the development of railway transport in Azerbaijan, as well as the main directions of its development were identified. The main purpose of the research is to analyze the role of the private sector in the activities of railway transport and realization economic measures, their effectiveness, positive economic results, to show the application of this experience in the Republic of Azerbaijan. The practical significance of the article to realize statistical, econometric analysis of the main indicators of the country's railway transport in recent years and substantiate to reduce share of the public sector in the field of railway transport and to create a private sector. The main novelty of the study is the reduction of the share of the public sector in this type of transport and implementation of serious structural reforms, creation of new private railway companies, attraction of private investment in the development of this sector, etc. in our country.

Keywords: transport, development, national economy, sustainable development, rating indicators, railway transport.

JEL F63; **UDC** 338

To cite this article: Abdullayev K. (2021). Directions for improving the position of the railway transport sector of the Republic of Azerbaijan in international comparative rankings. *Economic Growth and Social Welfare.* Issue II, pp. 99-110.

Article history: **Received** – 01.04.2021; **Accepted** – 29.06.2021

Beynəlxalq müqayisəli reytinqlərdə Azərbaycan Respublikasının dəmir yol nəqliyyat sektorunun mövqeyinin yüksəldilməsi istiqamətləri

Kamran Abdullayev
İqtisad üzrə fəlsəfə doktoru, dosent, aparıcı elmi işçi,
AMEA İqtisadiyyat İnstitutu,"Xidmət sahələrinin inkişafı problemləri " şöbəsi. Azərbaycan
E-mail: xazar_baki@mail.ru
https:// orcid.org/0000-0003-4901-4342

Annotasiya. Məqalə Azərbaycan Respublikasının dəmir yol nəqliyyat sektorunun beynəlxalq reytinq göstəriciləri üzrə mövqeyinin yüksəldilməsi məsələlərinə həsr olunmuşdur. Məqalədə infrastruktur, dəmir yollarının sıxlığı, dəmir yol xidmətlərinin səmərəliliyi indekslərinin mahiyyəti, onun müəyyən olunması metodikası araşdırılmış və beynəlxalq sıralamada ölkəmiz də daxil olmaqla digər postsovet məkanı və inkişaf etmiş ölkələrin mövqeyi müqayisəli şəkildə təhlil olunmuşdur. Təhlil əsasında Azərbaycanda dəmir yolu nəqliyyatının inkişafına mane olan problemlər müəyyənləşdirilmiş, onların aradan qaldırılması və eyni zamanda onun əsas inkişaf istiqamətləri müəyyənləşdirilmişdir. Tədqiqatın əsas məqsədi inkişaf etmiş ölkələrdə dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyətində özəl sektorun rolunu, həyata keçirilən iqtisadi tədbirləri, onların səmərəliliyini, əldə olunan müsbət iqtisadi nəticələri öyrənmək, Azərbaycan Respublikasında bu təcrübənin tətbiqi imkanlarını göstərməkdir. Məqalənin praktiki əhəmiyyəti ondan ibarətdir ki, son illər ölkəmizin dəmir yol nəqliyyatının fəaliyyətində qeydə alınan əsas göstəricilər üzrə statistik, eknometrik təhlillər apararaq mövcud problemləri, onların həll yollarını müəyyənləşdirmək, dəmir yolu nəqliyyatı sahəsində dövlət sektorunun payının azaldılması və özəl sektorun bu istiqamətdə yaradılmasının zəruriliyini əsaslandırmaqdır. Tədqiqatın əsas yeniliyi kimi beynəlxalq hesabatlarda dəmir yolu nəqliyyatında müxtəlif reytinq göstəriciləri üzrə irəliləyişlərin əldə olunması üçün ölkəmizdə bu nəqliyyat növü üzrə dövlət sektorunun inhisarçı payının azaldılması, ciddi struktur islahatların həyata keçirilməsi, yeni özəl dəmir yol şirkətlərinin yaradılması, özəl investisiyaların bu sahənin inkişafına cəlbi və s. istiqamətlərin müəyyənləşdirilməsini göstərmək mümkündür.

Açar sözlər: nəqliyyat, inkişaf, milli iqtisadiyyat, davamlı inkişaf, reytinq göstəriciləri, dəmir yolu nəqliyyatı.

JEL F63; **UDC** 338

Məqaləyə istinad: Abdullayev K. (2021) Beynəlxalq müqayisəli reytinqlərdə Azərbaycan Respublikasının dəmir yol nəqliyyat sektorunun mövqeyinin yüksəldilməsi istiqamətləri. *İqtisadi Artım və İctimai Rifah,* №2, səh. 99-110.

Məqalə tarixçəsi: göndərilib – 01.04.2021; qəbul edilib – 29.06.2021

Giriş / Introduction

Dünya İqtisadi Forumu tərəfindən nəşr olunan "Qlobal Rəqabətlilik Hesabatı" 1979-cu ildən başlayaraq bütün dünyada yayılmağa başlamışdır. Müvafiq hesabat üzrə rəqabətlilik indeksi dövlət rəhbərlərinin, elm insanlarının və iş adamlarının milli iqtisadiyyatın güclü və zərif tərəflərini müqayisə edərək qiymətləndirməyə imkan verir. Fərqli indeksləri və subindeksləri təhlil etməklə hər bir ölkədə iqtisadi sahələr üzrə inkişafa nail olma yollarını müəyyən etmək mümkündür. "Qlobal Rəqabətlilik Hesabatı" ayrı-ayrı ölkələr üzrə iqtisadi siyasəti, ölkənin məhsuldarlıq səviyyəsini müəyyən edən amilləri, müxtəlif təşkilatların, onların vəziyyətini göstərən məlumatları əhatə edir.

"Qlobal Rəqabətlilik Hesabatında" Dünya Bankı, Beynəlxalq Valyuta Fondu və s. tərəfindən hazırlanan illik statistik məlumatlardan və Dünya İqtisadi Forumu tərəfindən həyata keçirilən sorğuların nəticələrindən daha çox istifadə olunur. Qeyd olunan sorğular hesabat üzrə daxil olan ölkələrdə yerli əməkdaşlıq edən araşdırma təşkilatları və biznes mərkəzlərinin köməkliyi ilə həyata keçirilir. "Qlobal Rəqabətlilik Hesabatı" ölkədə səmərəli biznes mühitinin yaradılmasında mühüm rol oynayan amilləri də tədqiq edir. Eyni zamanda bu hesabat vasitəsilə hər bir ölkənin rəqabətlilik və istehsal səviyyəsinin müəyyən olunması təmin olunur. Hazırlanmış hesabat ölkənin siyasi və iqtisadi baxımdan güclü və zəif cəhətlərini müəyyənləşdirməyə imkan verir. Nəticədə ölkə üzrə siyasi islahatların həyata keçirilməsi üzrə əsas istiqamətlər təyin olunur.

Dünya İqtisadi Forumunun hesabatları ölkələrin rifah səviyyəsini yüksəltmək üçün onların mövcud resurslarının istifadə səviyyəsini tədqiq edir, vətəndaşların əmək haqlarının, əmək qüvvəsinin ixtisas səviyyəsinin, məhsuldarlığının yüksəldilməsini təmin edir. Məhz Dünya İqtisadi Forumu ölkələr üzrə iqtisadi inkişafın təmin edilməsi istiqamətində ölkələri məlumatlandırmaq, problemləri və onların həll yollarını müəyyənləşdirmək imkanlarına malikdir. Bütün dünya ölkələri üzrə Qlobal Rəqabət İndeksinin nəticələrini əks etdirən illik hesabatda dövlət və özəl sektorun fəaliyyəti haqqında ətraflı məlumat verilir. Müvafiq indeks dünya ölkələri arasında rəqabətqabiliyyətini müqayisə etmək üçün daha çox istifadə olunur. Bu indeks üzrə hər hansı bir ölkənin beynəlxalq sıralama üzrə irəli, yaxud arxa mövqeyə keçməsi, olduğu yerdə qalması digər ölkələr tərəfindən diqqətlə izlənilir. Eyni zamanda bu hesabat üzrə 141 ölkənin reytinqi formalaşdırılır. Tərtib olunmuş indeks ölkə rəhbərlərinin iqtisadi artımın, gəlir səviyyəsinin, məhsuldarlığın mühüm amillərinə daha çox diqqətlə yanaşmağa, müxtəlif ölkələr üzrə islahatların nəticələrini təhlil və müqayisə etməyə şərait yaradır (WEF, 2019). Məhz rəqabətlilik indeksi milli iqtisadi sahələr üzrə mövcud geriləmələri aşkara çıxarmağa və inkişaf istiqamətlərini müəyyən etməyə imkan verir.

Əsas hissə / Main Part

Ədəbiyyatların təhlili

Dəmir yolu nəqliyyat sektorunda özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişafı haqqında bir sıra mühüm nəzəri-konseptual və praktiki məsələlər dünyanın bir sıra ölkələrində tədqiqat aparan xarici alimləri, beynəlxalq maliyyə və nəqliyyat təşkilatlarının ekspertləri və s. tərəfindən işıqlandırılmışdır. Dəmir yol nəqliyyatı sahəsində özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin yaradılması, özəl şirkətlərin rəqabətqabiliyyətinin yüksəldilməsi, beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarında fəaliyyətin genişləndirilməsi, daşıma tariflərinin sərbəstləşdirilməsi və s. kimi məsələlərlə Penyaz İ.M., Raçek S.V., Qorbunov A.A., Humpreys M.T. və s. alimlərin əsərlərində daha çox toxunulmuşdur. Azərbaycanda dəmir yolu nəqliyyat sektoru üzrə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişaf etdirilməsi ilə bağlı son illər ətraflı tədqiqatlar aparılmamışdır. Məhz ona görə də bu məqalədə digər müəlliflərdən fərqli olaraq dəmir yolu nəqliyyatı üzrə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişafına, bu sahənin beynəlxalq mövqeyinin yaxşılaşdırılması, tranzit daşımalarda rolunun artırılmasına daha çox fikir verilmişdir.

Nəqliyyat sektoru üzrə dövlət tənzimlənməsi metodu və konsepsiyası ümumi iqtisadi vəziyyətdən və müxtəlif nəqliyyat növlərinin sosial-iqtisadi məsələlərinin həllində olan rolundan asılıdır (Пенязь,2012). Dəmir yolu nəqliyyatı üzrə struktur islahatların aparılması modeli hər bir ölkə üzrə bu nəqliyyat növünün fəaliyyət şərtlərindən asılıdır. Qeyd etmək lazımdır ki, bütün dünya üzrə dəmir yol nəqliyyatının 80% yük dövriyyəsi və 50%-dən artıq sərnişin dövriyyəsi dəmir yolları, onun infrastrukturu və bir-birilə qarşılıqlı əlaqədə olan daşıma fəaliyyəti ilə həyata keçirilir. Bəzi inkişaf etmiş ölkələrin təcrübəsi onu göstərir ki, dəmir yol nəqliyyatının səmərəliliyinin artırılması probleminin həllində onun təkrar formalaşdırılması, özəlləşdirilməsi mühüm rol oynayır (Epner, 2016).

Metodologiya

Qlobal Rəqabətlilik Hesabatında infrastruktur pilləsi hər bir ölkə üzrə nəqliyyat infrastrukturunun keyfiyyəti və genişləndirilməsi (yol, dəmir yolu, su və hava) və xidmət infrastrukturunun dəyələndirilməsini əhatə edir.

Yüksək səviyyəli coğrafi baxımdan əlaqələri olan ölkələr daha çox inkişaf etmək imkanlarına malikdir. Hər bir ölkə üzrə inkişaf etmiş infrastruktur ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə daşıma məsrəflərini aşağı salır. Bundan başqa müxtəlif növ malların və sərnişinlərin hərəkətini, eləcə də, nəqliyyat üzrə daşıma məlumatlarının çatdırılmasını ölkə daxilində və kənar ölkələrə sadələşdirir. Nəqliyyat infrastrukturu ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin yüksək sürətlə və su mənbələrinə çıxışını təmin edə bilir ki, bu da iqtisadi fəaliyyət üçün mühüm şərtdir.

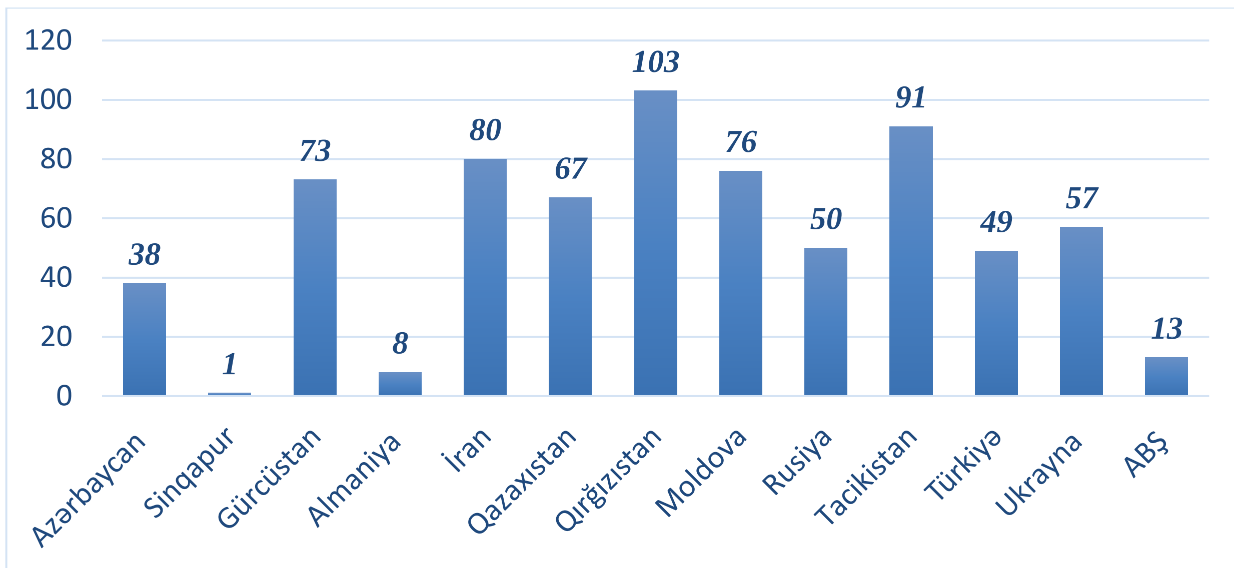
Qlobal Rəqabətlilik Hesabatında dəmir yollarının sıxlığı (km/kv km) indeksi hər bir ölkə üzrə torpaq ərazisinin 1000 kv kilometrinə düşən dəmir yolu xəttinin kilometrlə uzunluğu əsasında müəyyən edilir. Dəmir yolu xidmətlərinin səmərəliliyi indeksi (1-7 bal ən yaxşı) Dünya İqtisadi Forumunun icrasçı rəy sorğusu üzrə əldə edilir. Ölkədə dəmir yolu xidmətlərinin (tezlik, dəqiqlik, sürət, qiymət) az səmərəli olması 1 bal ilə qiymətləndirilir. 7 bal ən yaxşı (səmərəli) dəmir yolu xidmətləri təklif edən qabaqcıl ölkələr əldə edirlər (WEF,2019).

Bundan başqa məqalədə dəmir yolu nəqliyyatının gəlirləri və xərcləri arasında korrelyasiya-reqressiya əlaqəsi tədqiq olunmuşdur. Məqalədə bir çox xarici ədəbiyyatlara, beynəlxalq təşkilatların verdiyi statistik hesabatlara, informasiya mənbələrinə istinad olunmuşdur.

Nəticə və müzakirələr

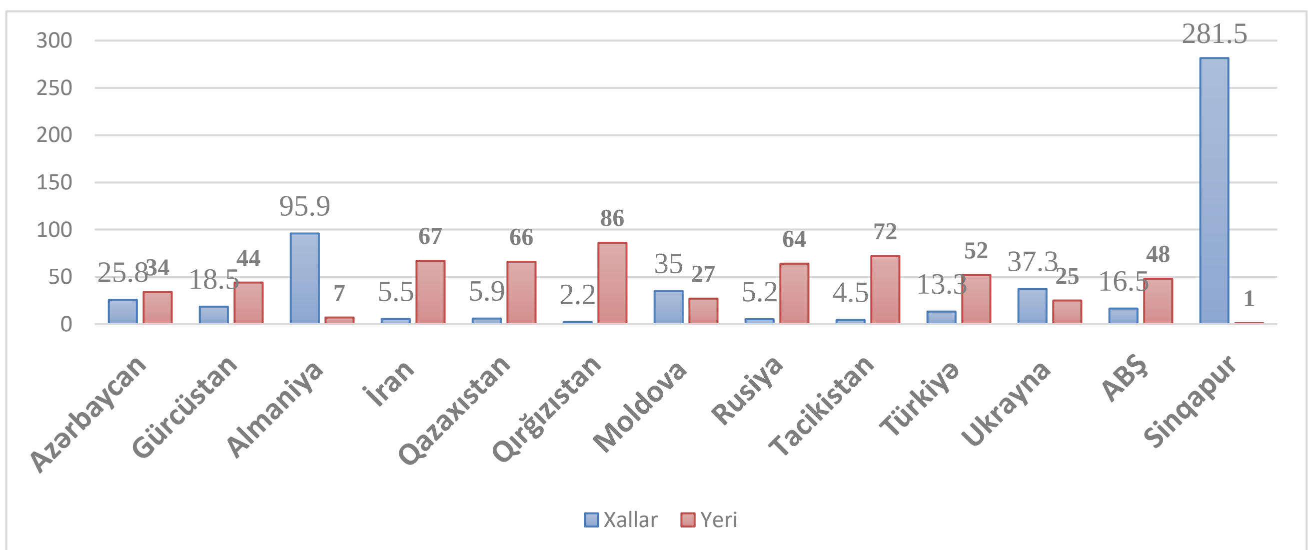
“Qlobal Rəqabətlilik Hesabatı”nda Azərbaycan Respublikasının dəmir yolu nəqliyyatı üzrə indeks göstəricilərinin digər ölkələrlə müqayisəli təhlili

Beynəlxalq rəqabətqabiliyyətlilik indeksində infrastruktur sub-indeksi üzrə bəzi ölkələrin mövqeyinin tədqiqi onu göstərir ki, Azərbaycanın mövqeyi 141 ölkə arasında 38-ci yerdədir. Qeyd etmək lazımdır ki, ilk mövqedə Sinqapur, Almaniya, ABŞ qərarlaşmışdır. Azərbaycan öz mövqeyinə görə regional, xüsusən, Rusiya, Qazaxıstan, Türkiyə, Gürcüstan, Ukrayna, Qırğızıstan, Moldova, İran kimi dövlətlərdən qabaqda olmuşdur. Bunun da əsas səbəbi son illər Azərbaycanın nəqliyyat sektoruna, o cümlədən nəqliyyat infrastruktur sahələrinə investisiya qoyuluşlarının yüksəlməsi, bu sahədə yeni infrastruktur sahələrinin yaradılmasının təmin olunmasıdır (Şəkil 1).



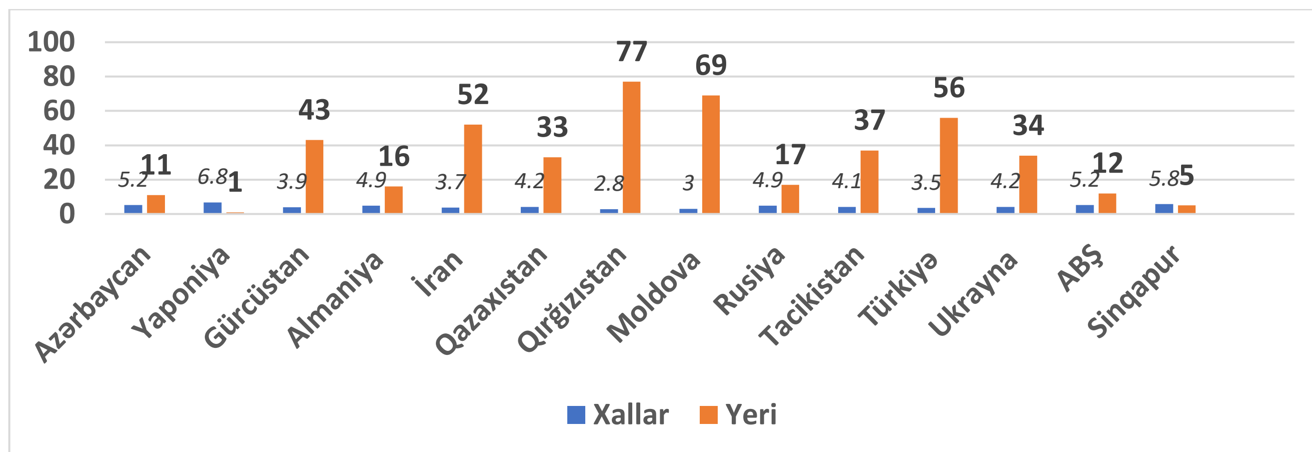
Şəkil 1. Beynəlxalq Rəqabətqabiliyyətlilik Hesabatında infrastruktur sub-indeksi üzrə bəzi ölkələrin dəyişən dinamika üzrə mövqeyi
Mənbə: WEF, 2019 məlumatlarına əsasən müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

2019-cu ildə Beynəlxalq Rəqabətlilik Hesabatı üzrə 141 ölkə arasında dəmir yollarının sıxlığı göstəriciləri üzrə bəzi postsovet məkanı ölkələrinin mövqeləinin fərqli olduğunu görə bilərik. Məsələn, Azərbaycan Respublikası dəmir yollarının sıxlığı göstəricisinə görə 2019-cu ildə 141 ölkə arasında 34-cü yerdə olmuşdur. Bu göstəriciyə görə Azərbaycan postsovet məkanı ölkələri arasında Gürcüstan (44), Qazaxıstan (66), Qırğızıstan (86), Rusiya (64), Tacikistan (72), kimi ölkələrdən öndə olmuşdur. Yalnız Ukrayna (25), Moldova (27) kimi dövlətlər dəmir yollarının sıxlığı göstəricisinə görə Azərbaycandan qabaqda olmuşdur. Sinqapur (1), Almaniya (7) kimi dövlətlər Azərbaycandan qabaqda olsalar da , ABŞ (48), İran (67), Türkiyə (52) və s. kimi dövlətlər ölkəmizdən geridə olmuşdur (Şəkil 2).



Şəkil 2. Bəzi ölkələrdə dəmir yollarının mövqe üzrə sıxlığı dinamikası (km / 1000 kvadrat km)
Mənbə: WEF (2020)-nin məlumatlarına əsasən müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

2019-cu il üzrə Beynəlxalq Rəqabətlilik Hesabatında 141 ölkə arasında dəmir yol xidmətlərinin səmərəliliyi göstəricisi üzrə Yaponiya (1), Sinqapur (5), Azərbaycan (11), ABŞ (12) qabaqcıl mövqelərdə olmuşdur. Qeyd edək ki, Azərbaycan Respublikası dəmir yol xidmətlərinin səmərəliliyi göstəricisi üzrə Gürcüstan (43), Almaniya (16), İran (52), Qazaxıstan (33), Qırğızıstan (77), Moldova (69), Rusiya (17), Tacikistan (37), Türkiyə (56), Ukrayna (34) kimi ölkələrdən qabaqda olmuşdur (Şəkil 3).



Şəkil 3. Bəzi ölkələrdə dəmir yol xidmətlərinin səmərəliliyi üzrə mövqe dəyişmə dinamikası

Mənbə: WEF (2019)-un məlumatlarına əsasən müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

İnkişaf etmiş ölkələrdə dəmir yol nəqliyyatı üzrə özəl sektorun rolunun dəyərləndirilməsi

Məsələn, Avropa Birliyinin keçmiş üzvü olan İngiltərədə dəmir yol nəqliyyatı üzrə son illər aparılan islahatların təhlili onu göstərir ki, bu sahədə özəl sahibkarlıq fəaliyyəti hesabına müsbət iqtisadi nəticələrin əldə olunması mümkündür. İngiltərədə dəmir yolu nəqliyyatı üzrə aparılan özəlləşdirmə nəticəsində infrastruktur istismar sahəsindən tamamilə ayrılmışdır. Nəticədə dəmir yolu nəqliyyatında infrastruktur sahəsi üzrə "Railtrack" şirkəti və istismar sahəsi üzrə 70-dən artıq kommersiya şikətləri yaradılmışdır. Bundan başqa həyata keçirilən islahatlar nəticəsində müsbət nəticələr əldə olunmuşdur. İngiltərədə dəmir yolu nəqliyyatı üzrə illik maliyyə göstəriciləri yaxşılaşmış, dövlət büdcəsinə daxilolmaların həcmi artmış, infrastruktur sahəsi üzrə kapital qoyuluşu yüksəlmişdir. Həyata keçirilmiş özəlləşdirmə nəticəsində səhmlərin satışından əldə olunan və özəl sektorun kreditləri hesabına İngiltərənin dəmir yol şəbəkəsinə investisiya qoyuluşu artmışdır (Rachek, 2013). Həyata keçirilən islahat proqramları nəticəsində dəmir yolu nəqliyyatında əmək məhsuldarlığı, görülən işlərin səmərəliliyi və təhlükəsizliyi yüksəlmişdir.

Almaniyada 1994-cü ildən başlayaraq dəmir yolu nəqliyyatı üzrə müstəqil fəaliyyət göstərən təsərrüfat subyektləri yaradılmışdır. Məsələn, yeni yaradılmış "Deutsche Beteiligungs AG (DBAG)" dəmir yol holdinqinin nəzdində səhmdar şirkətləri yaradılmışdır (Civoni,2015). Bu şirkətlər yük daşımalarını, uzaq məsafələrə sərnişinb daşımalarını, regional sərnişin daşımalarını, infrastrukturun və texniki xidmət stansiyalarının saxlanılması kimi müstəqil nəqliyyat xidmətləri həyata keçirmək hüququ əldə etmişlər. Almaniyanın DBAG holdinqinin rəhbərliyi əsasən diqqəti ümumi idarəetmə, koordinasiya və nəzarət məsələlərinə yönəltmişdir. Hal-hazırda bu şirkət ölkədə intermodal nəqliyyat sistemlərinin inkişaf layihələrini həyata keçirməklə ölkənin iqtisadi inkişafında mühüm rol oynayır (Gorbunov, 2008).

Aparılmış təhlil onu göstərir ki, Almaniyanın dəmir yol nəqliyyatı sektoru üzrə aparılan islahatlar digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə rəqabətqabiliyyətlilik mövqeyini yüksəltmişdir.

Nəticədə əmək məhsuldarlığı 2 dəfə artmışdır.

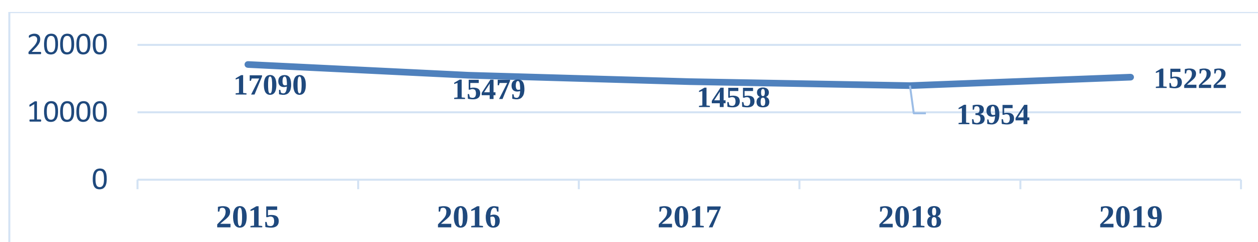
Fransada 1997-ci ildə milli dəmir yol nəqliyyatında iqtisadi islahatların həyata keçirilməsi haqqında qanun qəbul olunmuşdur. Nəticədə yeni "Fransanın dəmir yolu şəbəkəsi (RFF)" adlı yeni struktur yaradılmışdır. Bu təşkilat ölkədə olan dəmir yolu şəbəkəsinin sahibi olmuşdur. Hərəkətin idarəetmə funksiyası " Fransanın dəmir yollarının milli cəmiyyətində (SNCF)" dövlət dəmir yol şirkətində qalmışdır. Əvvəl bu təşkilat bütün dəmir yol əməliyyatlarına məsuliyyət daşıdığı halda hal-hazırda böyük vergi yükündən, infrastruktura yönələn investisiyalardan azaddır (Mustil,2013).

Bundan başqa SNCF təşkilatının gəlirlərinin böyük hissəsi logistik biznesin inkişafı hesabına (30%) formalaşır. RFF təşkilatı infrastrukturun modernləşdirilməsi və inkiaşfı, eləcə də, investisiya layihələrinin planlaşdırılması, maliyyələşdirilməsi və həyata keçirilməsi üzrə məsuliyyəti öz üzərinə götürmüşdür (Volgina, 2015).

Amerika Birləşmiş Ştatlarında 500-dən artıq özəl yük və sərnişin daşıma şirkətləri vardır. Onlardan yalnız 7-si gəlirləri yüksək olan ən qabaqcıl şirkət hesab olunur (Cowie,2009). Amerikanın dəmir yol şirkətləri daşımalar üzrə bütün kompleks işləri həyata keçirirlər. Bura özlərinin infrastruktur obyektlərinin saxlanılması və inkişafı, hərəkət tərkiblərinin istismarı, hərəkətin idarəolunması və dispetçer xidmətləri aiddir. Şirkətlər arasında rəqbət mühiti daşımaların maya dəyərinin aşağı düşməsinə səbəb olur. Bu da infrastrukturun saxlanılması üzrə yeni texnologiyaların tətbiqi və daşımaların səmərəli təşkili ilə bağlıdır (Stevens, 2014). Aparılmış təhlil nəticəsində aydın olur ki, İngiltərə, Almaniya, Fransa və ABŞ kimi ölkələrdə dəmir yolu nəqliyyatı üzrə nəqliyyat xidmətləri bazarına yeni operatorların daxil olması onların yük daşımalarının əlavə həcmini cəlb etməyə imkan verir (Humpreys, 2011).

Azərbaycan Respublikasında son illər ərzində dəmir yolu nəqliyyatı üzrə mövcud iqtisadi vəziyyətin dəyərləndirilməsi

Son illər Azərbaycan Respublikasında digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə dəmir yol nəqliyyatında daşımaların həcmində ciddi azalma tendensiyası qeydə alınmaqdadır. Məsələn, son 2015-2019-cu illər ərzində biz bu azalma prosesini müşahidə edə bilərik. Məsələn, 2015-ci ildə 17090 min ton yük daşınması həyata keçirilmişdirsə, 2017-ci ildə bu göstərici azalaraq 14558 min ton olmuşdur. 2018-ci illə müqayisədə (13594 min ton) 2019-cu ildə yük daşımalarının həcmi artaraq 15222 min ton olmuşdur. Lakin, ümumi olaraq götürdükdə 2015-ci illə müqayisədə 2019-cu ildə azalma 1868 min ton təşkil etmişdir. Yük daşıma həcminin 1 tonunu 30 min. ABŞ dolları götürsək, yük daşımanın azalma həcminin 56040 min ABŞ dolları təşkil etdiyini görə bilərik. Nəticədə dövlət büdcəsinə kifayət qədər böyük maliyyə vəsaitinin daxil olmaması müşahidə olunur.



Şəkil 4. Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu nəqliyyatı üzrə son illər ərzində yük daşınmasının dinamikası (min ton)
Mənbə: ARDSK (2020) əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

Azərbaycanda dəmir yolu nəqliyyatı üzrə (yük və sərnişin daşımaları daxil olmaqla) son illər ərzində əldə olunan gəlir və xərclər, əsas kapitala yönələn investisiyalar (min manatla) üzrə statistik göstəricilərdə ciddi dəyişiklik qeydə alınmışdır. Məsələn, 2015-ci illə müqayisədə 2019-

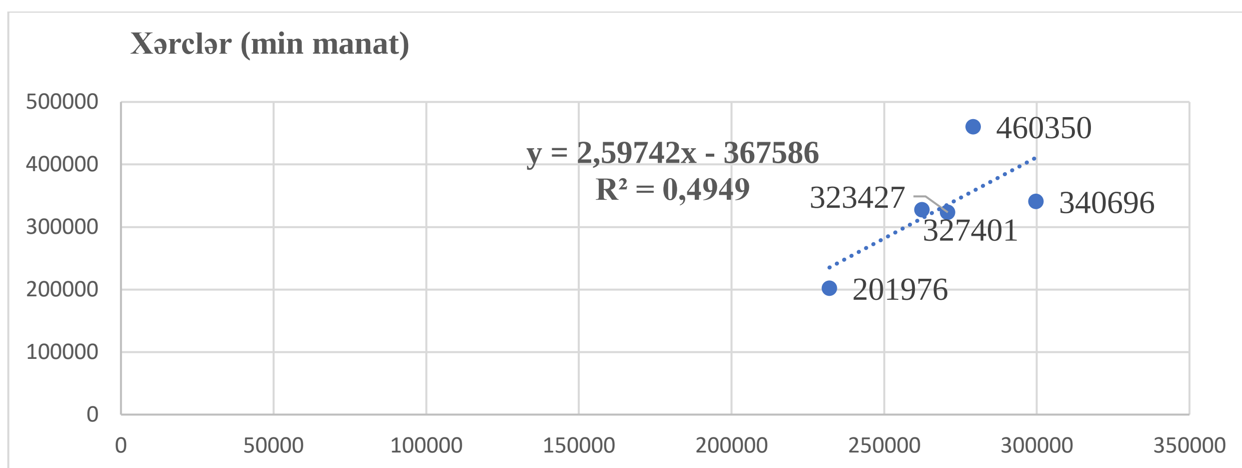
cu ildə dəmir yolu nəqliyyatı üzrə illik əldə olunan gəlirlərin həcmi artaraq 299772 min manat təşkil etmişdir. Eyni zamanda 2015-ci illə müqayisədə 2019-cu ildə dəmir yolu nəqliyyatı üzrə daşımalardan əldə olunan xərclər 138720 min manat artaraq 340696 min manata çatmışdır. Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu nəqliyyatı üzrə 2018-ci illə müqayisədə 2019-ci ildə əsas kapitala yönələn investisiyaların həcmi 5831 min manat azalaraq 1254 min manat təşkil etmişdir (Cədvəl 1). Aparılmış təhlillər onu göstərir ki, dəmir yolu nəqliyyatı üzrə son illər daşımalara çəkilən xərclər əldə olunan gəlirləri üstələyir. Məhz buna görə də bu sahədə özəl sektorun yaradılması və inkişaf etdirilməsi zəruridir.

Cədvəl 1. Azərbaycanda dəmir yolu nəqliyyatı üzrə (yük və sərnişin daşımaları daxil olmaqla) son illər ərzində əldə olunan gəlir və xərclər (min manatla)

İllər	Gəlirlər	Xərclər	Əsas kapitala yönələn investisiyalar
2015	**232077**	**201976**	**1594**
2016	**262435**	**327401**	**1911**
2017	**279202**	**460350**	**2088**
2018	**270841**	**323427**	**7085**
2019	**299772**	**340696**	**1254**

Mənbə: ARDSK (2020) əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur. \

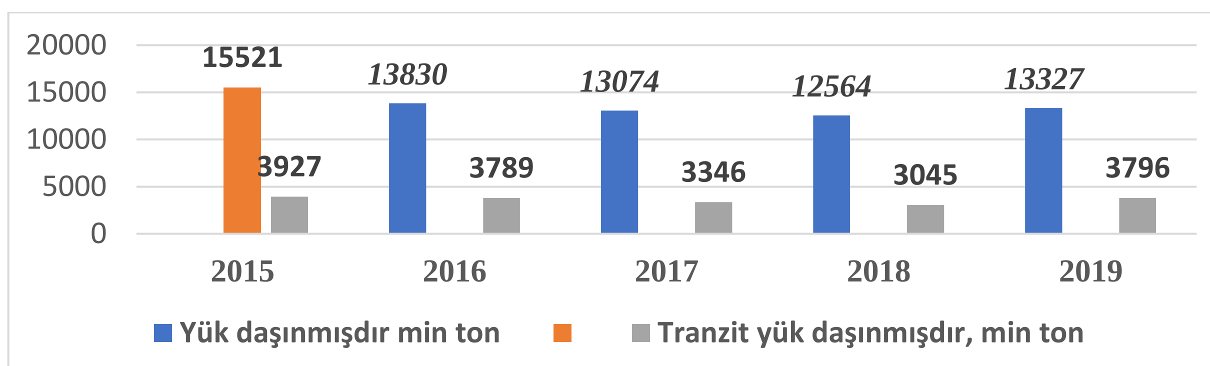
Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu nəqliyyatı üzrə son illər ümumi daşımalar üzrə əldə olunmuş gəlir və xərclər arasında trend xəttini, determinasiya və korrelyasiya əlaqəsini müəyyən edə bilərik (Şəkil 5). Qrafik üzrə baxsaq görərik ki, bu əlaqə y=2,5974x-367586 tənliyi ilə ifadə olunan reqressiya modelindən ibarətdir. Determinasiya əmsalının R^2 =0,4949 olması o deməkdir ki, müvafiq reqressiya tənliyi 49,49% dispersiya nəticə göstəriciləri ilə, 50,51%-i isə digər amillərin təsiri ilə izah olunur. Determinasiya əmsalının aşağı olması reqressiya tənliyinin ilkin verilənləri daha zəif ifadə etməsi və nəticə amilinin daha az hissəsinin (49,49%) modelə daxil olan amillər hesabına izah edilməsi ilə əlaqədar olduğunu göstərir. Korrelyasiya əmsalının R=0,70 olması hər iki göstərici arasında əlqənin hiss olunan səviyyədə olmasını göstərir. Aparılmış təhlil onu göstərir ki, xərclərin artma prosesi daha intensiv hal daşıyır və gəlirləri üstələyir. Məhz buna görə də dəmir yolu nəqliyyatı üzrə özəl sektorun yaradılması bu sahədə iqtisadi geriləmələrin aradan qaldırılmasında mühüm rol oynaya bilər. Məhz buna görə də bu sahədə ciddi iqtisadi islahatların aparılması, özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inişaf etdirilməsi həm investisiya qoyuluşlarının həcminin artmasına imkan verməklə yanaşı, illik xərclərin də azldılmasını təmin edə bilər.



Gəlirlər (min manat)
Şəkil 5. Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu nəqliyyatı üzrə son illər ümumi daşımalar üzrə əldə olunmuş gəlir və xərclər arasında korrelyasiya əlaqəsi
Mənbə: ARDSK (2020) məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

Azərbaycan Respublikasında dəmir yol nəqliyyatının tranzit nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafında rolu

Qeyd edək ki, Azərbaycan Respublikası regionda “Şərq-Qərb”, “Şimal-Cənub”, “Şimal-Qərb” nəqliyyat dəhlzləri kimi layihələrin həyata keçirilməsində mühüm rol oynamaqdadır. Bu dəhlizlərdə ölkəmizin dəmir yolu nəqliyyatı daha intensiv olaraq daşımalarda iştirak etməkdədir. 2017-ci ildə istismara verilən “Bakı-Tbilisi-Qars” dəmir yolu xətti Türkiyə, Gürcüstan, və Orta Asiya dövlətləri, Çin kimi dövlətləri birləşdirmək gücünə malikdir. Yaxın illərdə bu dəmir yolu xəttinin tam gücüylə işə düşdüyü halda ildə 3 mln. sərnişin və 15 mln. ton yük daşınmasının həyata keçirilməsi nəzərdə tutulur.



Şəkil 6. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində dəmir yolu nəqliyyatının son illər üzrə fəaliyyəti (Azərbaycan hissəsində)
Mənbə: ARDSK (2020) məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində (Azərbaycan hissəsində) dəmir yolu nəqliyyatının son illər üzrə fəaliyyətində də ciddi azalma tendensiyası müşahidə olunmuşdur. Məsələn, 2015-ci ildə bu dəhliz üzrə dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə 15521 min ton yük daşınmışdırsa, 2016-cı ildə bu göstərici azalaraq 13830 min ton, 2018-ci ildə isə 12564 min ton təşkil etmişdir. 2015-ci illə müqayisədə 2019-cu ildə azalma həcmi 2194 min ton olmuşdur. 2015-2019-cu illər ərzində dəmir yol nəqliyyatı ilə tranzit yük daşımalarının həcmi azalaraq 3796 min ton olmuşdur. Təhlildən də göründüyü kimi Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində (Azərbaycan hissəsində) dəmir yolu nəqliyyatı ilə həm yük, daşımalarının həcmində azalma

prosesi müşahidə olunmuşdur. Məhz buna görə də dəmir yolu nəqliyyatı, dövlət inhisarçılığının aradan qaldırılması, özəl şirkətlərin fəaliyyətinin inkişaf etdirilməsi zəruridir.

Azərbaycan Respublikasının işğaldan azad olunmuş Qarabağ ərazisindən Asiyanı Avropa dövlətləri ilə birləşdirən “Şərq-Qərb” dəhlizinin tranzit olaraq daha da inkişaf etdirilməsi mümkündür. Bunun üçün qonşu Ermənistan Respublikasına “Zəngəzur” nəqliyyat dəhlizinin açılması istiqamətində siyasi və iqtisadi təsirləri artırmaq zəruridir. Müvafiq dəhlizin fəaliyyəti nəticədə Azərbaycan Respublikasının regionda beynəlxalq nəqliyyat və logistika mərkəzi kimi nüfuzu artacaqdır. Bundan başqa Naxçıvana quru yolla birbaşa dəmir yolu nəqliyyat əlaqəsi yaranacaqdır. Qeyd edək ki, Azərbaycan Naxçıvan-Türkiyə dəmir yolu nəqliyyat marşrutu Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu marşrutundan təxminən orta hesabla 344 km qısadır. Daşıma məsafəsi qısaldıqca bu nəqliyyat dəhlizi istiqamətində dəmir yolu nəqliyyatı üzrə daşınma xərcləri aşağı düşəcəkdir. Bu da bir sıra regional dövlətlərin Avropadan Asiya qitəsinə kimi yük və sərnişin daşımalarının (xüsusən, beynəlxalq turizm daşımalarının) qeyd olunan dəhliz boyunca həyata keçirilməsini təmin edəcəkdir. Məhz buna görə də dəmir yolu nəqliyyatı üzrə daşımaların artım tempinin artma ehtimalı olduğundan bu sahədə ciddi islahatların həyata keçirilməsi zəruridir.

Nəticə / Conclusion

Ümumiyyətlə, aparılmış təhlil onu göstərir ki, son illər Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu nəqliyyatının əsas iqtisadi göstəriciləri üzrə ciddi azalma prosesi müşahidə olunmaqdadır. Məhz ona görə də bu sahədə ciddi iqtisadi islahatların həyata keçirilməsi, dövlər inhisarçlığının aradan qaldırılması, özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişaf etdirilməsi məqsədəuyğundur. Nəticədə beynəlxalq reytinq hesabatlarında ölkəmizin dəmir yolu nəqliyyatı üzrə əsas iqtisadi göstəriciləri üzrə irəliləyiş əldə etmək mümkündür. Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu nəqliyyatı üzrə özəl sektorun inkişaf etdirilməsi, özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin yaradılması istiqamətində yaxın dövrlərdə aşağıdakı tədbirlərin həyata keçirilməsi zəruridir :

- "Azərbaycan Dəmir Yolları" (ADY) QSC-i mərhələli şəkildə özəlləşdirilməli, açıq səhmdar cəmiyyətə çevrilməli, onun aktivlərinin yenidən dəyərləndirilməsi, bu proseslərə Avropa Birliyi ölkələrinin, Dünya Bankının nəqliyyat üzrə beynəlxalq ekspertləri, məsləhətçiləri cəlb olunmalı, son nəticədə şirkətin nəzarət hissəsinin (payının) xarici və yerli investorlara açıq hərrac, müsabiqə və ya birjada səhmlərinin bir hissəsinin yerləşdirilməsi şəklində təklif olunmalıdır. Bu zaman "ADY" QSC-nin maliyyə effektivliyini, daxili və beynəlxalq bazarlarda xidmət keyfiyyətini yüksəltmək mümkündür .
- "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin tərkibində və yaxud ayrıca paylarının , səhmlərinin nəzarət zərfi dövlətə, yaxud özəl sektora (qarışıq - dövlət və özəl birgə formada da mümkündür) məxsus olan hüquqi şəxs statuslu təsis edilmiş aşagı büdcəli (kiçik, orta və böyük həcmli yük və sərnişin daşınması, infrastrukturun saxlanılması, təmiri müəssisələri də daxil olmaqla) özəl dəmir yol nəqliyyat şirkətlərinin yaradılması vacibdir ;
- yerli və özəl sahibkarlar tərəfindən bu sahəyə yönəldiləcək investisiya qoyuluşlarının stimullaşdırılması və sahə üzrə yaradılacaq özəl sahibkarlıq fəaliyyətində daxili və tranzit daşımalar üzrə tədricən azad tariflərə keçilməsi zəruridir .
- Dəmir yol nəqliyyatı üzrə yük və sərnişin daşımalarnın sürətinin artırılması, bu məqsədlə regionlarda sürətli yeni dəmir yol xətlərinin çəkilməsi, mövcud infrastrukturun bu məqsədlə modernləşdirilməsi zəruridir;
- Ölkəmizdə dəmir yol nəqliyyatı üzrə rəqəmsal transformasiya (keçid) strategiyası qəbul olunmalı və onun inkişafı stimullaşdırılmalıdır;
- İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə, xüsusən “Zəngəzur” nəqliyyat dəhlizi çərçivəsində dəmir yolu nəqliyyatı üzrə yük və sərnişin daşımalarının təşkilində özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin rolu artırılmalı, daşıma qiymətləri sərbəstləşdirilməlidir və s.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat / References

Cowie J. (2009) The economics of transport. London: Routledge, 384 p.
Epner O.(2016) The role of national regulator in privatized railway sector. Kiyev: Palgrave Macmillan, 125 p.
Givoni M. (2015) Integrated transport: From policy to practice. New York: Routledge, 352 p.
Gorbunov A. (2008) Opyt politiki razvitiya zarubezhnykh zheleznodorozhnykh transportnykh kommunikatsiy dlya sovremennoy Rossii. Moskva: Nauka, 255 s.
Humpreys M. (2011) Sustainability in European transport policy. London : Route , 200 p.
Mustili F. (2013) Access barriers to services markets. New York: CEPS, 124p.
Penyaz' I. (2012) Osobennosti reformirovaniya zheleznykh dorog v stranakh Yevrosoyuza i mire Moskva: Nauka, 59 s.
Rachek S. (2013) Zarubezhnyy opyt reformirovaniya zheleznykh dorog. Yekateringburg: Ekonomist', 47 s.
Stevens H. (2014) Transport policy in the European Union. London: Palgrave Macmillan, 210 p.
Volgina N. (2015) Mezhdunarodnaya ekonomika. Moskva: Eksmo, 480 s.
WEF (2019) The Global Competitiveness Report 2019. www3.werforum.org/ World Economic Forum, Geneva: WEF, 675 p. Retrieved: 19 may 2021.

Направления повышения места сектора железнодорожного транспорта Азербайджанской Республики в международных сравнительных рейтингах

Кямран Абдуллаев
Доктор философии по экономике, доцент, ведущий
научный сотрудник Института Экономики НАНА
Отдел «Проблемы развития сферы услуг». Азербайджан
E-mail: xazar_baki@mail.ru

Резюме. Статья посвящена вопросам повышения позиций сектора железнодорожного транспорта Азербайджанской Республики по показателям международного рейтинга. В статье исследуются инфраструктура, плотность железных дорог, сущность показателей эффективности железнодорожных услуг, методология их определения, а также проводится сравнительный анализ положения других постсоветских пространств и развитых стран в международном рейтинге, в том числе нашей страны. На основе анализа были определены проблемы, сдерживающие развитие железнодорожного транспорта в Азербайджане, а также основные направления его развития. Основная цель исследования – изучение роли частного сектора в деятельности железнодорожного транспорта развитых стран, принимаемых экономических мерах, эффективность полученных результатов и возможность применения этого опыта в Азербайджанской Республике.
Практическая значимость статьи заключается в проведении статистического, эконометрического анализа основных показателей работы железнодорожного транспорта страны за последние годы, выявлении существующих проблем, путей их решения, возможности снижения доли государственного сектора в этой сфере и создания частного сектора. Основная новизна исследования - сокращение доли государственного сектора в желез-

нодорожном транспорте, проведение серьезных структурных реформ, создание новых частных железнодорожных компаний, привлечение частных инвестиций в развитие сектора, а также разработка соответствующих предложений и рекомендаций.

Ключевые слова: транспорт, развитие, национальная экономика, устойчивое развитие, рейтинговые показатели, железнодорожный транспорт.